

них умов це знижує міжнародну конкурентоспроможність товаровиробників у країнах із в відносно вищим рівнем природоохоронних витрат і, навпаки, підвищує конкурентоспроможність продукції тих країн, які мають нижчий рівень екологічних витрат.

Висновки. Екологічний складник є суттєвим чинником розвитку міжнародної торговельної співпраці. Його врахування в діяльності суб'єктів світової торгівлі дасть змогу передусім узгодити цілі та принципи екологічної політики на національному, регіональному та глобальному рівнях розвитку торговельних відносин; оптимізувати вплив екологічно-інноваційної політики на світову торгівлю, її структурну диверсифікацію, динаміку; забезпечити реалізацію екологічних інтересів світової спільноти у процесі розвитку глобального торговельного співробітництва.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Rauscher M. International Trade, Foreign Investment, and the Environment / Michael Rauscher // Thuenen-Series of Applied Economic Theory 29 / University of Rostock, Institute of Economics, Germany. – 2001. – 97 p.
2. Nordstrom H. Trade and Environment. Report of World Trade Organization / H. Nordstrom, S. Vaughan. – WTO. – 2000. – 127 p.
3. Синякевич І. Екологізація розвитку: об'єктивна необхідність, методи, пріоритети / І. Синякевич // Економіка України. – 2004. – № 1. – С. 57–63.
4. Туниця Ю.Ю. Екоекономіка і ринок: подолання суперечностей / Ю.Ю. Туниця. – К.: Знання, 2006. – 314 с.
5. Potier M. Trade and Environment at the OECD: Key Issues since 1991 / Michel Potier, Cristina Tebar Less // Working Paper on Trade and Environment. – 2008. – 34 p.
6. Купінець Л. Інструменти екологічної безпеки у міжнародній торгівлі / Л. Купінець, с. Харічков // Економіка України. – 2006. – № 4. – С. 71.
7. Copeland B. R. International trade and the environment: policy reform in a pollutant small economy // Journal of environmental economics and management. – 1994. – № 26. – Р. 44–65.
8. Поплавська Ж. Економічні аспекти екологізації / Ж. Поплавська, В. Поплавська // Вісн. НАН України. – 2005. – № 10. – С. 26–34.
9. Lehtni M. Eco-efficiency: creating more value with less impact / M. Lehtni // WBCSD. – Geneva, 2000. – 36 p.
10. Frankel J.A. The Environment And Globalization / Jaffrey A. Frankel // NBER working paper series. – 2003. – 40 p.

УДК 339.9:338.49

Чернега О.Б.

*доктор економічних наук, професор,
завідувач кафедри міжнародної економіки і туризму
Донецького національного університету економіки і торгівлі
імені Михайла Туган-Барановського*

ТЕНДЕНЦІЇ ТА ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ ІНФРАСТРУКТУРНИМ РОЗВИТКОМ ЄС*

Статтю присвячено оцінці тенденцій управління інфраструктурним розвитком ЄС. Визначено головні інфраструктурні сектори, управління якими здійснюється в межах спеціально розроблених спільних політик. Обґрунтовано залежність механізмів управління від впливу зовнішніх чинників. Установлено пріоритети сучасних спільних інфраструктурних проєктів ЄС та особливості їх фінансування.

Ключові слова: ЄС, інфраструктура, розвиток, транспортна інфраструктура, транспортний коридор, мережа, енергетика, телекомунікації, політика, зростання, інвестиції.

Чернега О.Б. ТЕНДЕНЦИИ И ОСОБЕННОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫМ РАЗВИТИЕМ ЕС

Статья посвящена оценке тенденций управления инфраструктурным развитием ЕС. Определены основные инфраструктурные секторы, управление которыми осуществляется в рамках специально разработанных общих политик. Обоснована зависимость механизмов управления от влияния внешних факторов. Определены приоритеты современных общих инфраструктурных проектов ЕС и особенности их финансирования.

Ключевые слова: ЕС, инфраструктура, развитие, транспортная инфраструктура, транспортный коридор, сеть, энергетика, телекоммуникации, политика, рост, инвестиции.

Chernega O.B. THE EU INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT MANAGEMENT TRENDS AND PECULIARITIES

The article deals with the evaluation of the EU infrastructure development management trends. Infrastructure sectors, management of which is provided within the scope of specifically developed collaborative policies, are defined. Management mechanisms dependence on externalities is proved. Priorities of the EU modern infrastructure projects and peculiarities of their financing are established.

Keywords: EU, infrastructure, development, transport infrastructure, transport corridor, network, energetics, telecommunications, policy, growth, investments.

Постановка проблеми. Важливим чинником економічного зростання в епоху прискорення технологічного розвитку, формування глобальних виробничих мереж, посилення значення сфери послуг та інформаційного забезпечення всіх процесів взаємодії економічних та соціальних об'єктів становить відповідна інфраструктура. Як основа підтримки стійкості зв'язків,

матеріальних та віртуальних процесів інфраструктура визначає можливості суспільства накопичувати економічний потенціал та використовувати його для соціального розвитку. Сучасний стан глобальної та національних інфраструктур не задовольняє існуючі потреби промисловості, торгівлі, соціуму. Саме тому ООН з метою розвитку до 2030 р. визначає завдання розвитку міжнародної інфраструктури як одну із цілей глобальної спільноти, яке дасть змогу суттєво знизити рівень бідності, скоротити економічну нерів-

* Публікація містить результати досліджень, проведених за грантової підтримки Державного фонду фундаментальних досліджень за конкурсним проєктом 20538.

ність, сприятиме вирішенню екологічних проблем [1]. ЄС як інтеграційне об'єднання, що визначає головним пріоритетом свого існування підвищення конкурентоспроможності економіки, зайнятості та рівня життя населення, на протязі десятиріч формує спільну інфраструктурну політику, увага до якої особливо зросла в останні роки. Незважаючи на значні успіхи у цьому процесі (особливо у формуванні спільної транспортної політики), глобальні виклики перманентно змінюють інституційні засади та практичні механізми реалізації стратегії інфраструктурного розвитку, викликають необхідність використовувати нові адміністративні підходи до менеджменту інфраструктурних проектів. Аналіз особливостей управління інфраструктурним розвитком ЄС дає змогу встановити конкурентні переваги та недоліки цього процесу, тенденції трансформації, механізми подолання асиметрії та визначити можливості участі України в європейських інфраструктурних процесах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження процесів формування та розвитку глобальної та національних інфраструктур знаходяться у центрі уваги багатьох науковців. Згідно з К. Плужниковим, процеси глобалізації стали можливими лише в результаті інтернаціоналізації транспортної інфраструктури, яка створила передумови для промислового виробництва і торгівлі [2]. За Н. Кравчук активізація інтеграційної взаємодії країн на регіональному та міжконтинентальному рівнях базується на використанні та стимулюванні подальшого розвитку всіх існуючих видів інфраструктур [3]. Як зазначає К. Дорофєєва, під впливом глобалізації державна (наднаціональна) політика повинна стимулювати інвестиційні механізми розвитку інфраструктури, сприяти операційній ефективності, захищати навколишнє середовище [4]. У дослідженні М. Бойко та Г. Ерфан слушно стверджується, що ЄС, «маючи значний транспортний потенціал та усвідомлюючи дану перевагу, приділяє чимало уваги розвитку своєї транспортної інфраструктури, розробляючи проекти, спрямовані на розбудову спільної транспортної системи та створення підґрунтя для розвитку інших секторів економіки» [5]. Т. Орехова підкреслює значущість розвитку транснаціональних бізнес-мереж для формування макрорегіонального економічного середовища та поглиблення взаємодії між підприємницькими структурами різного рівня [6].

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Водночас більшість дослідників оцінюють окремі сектори інфраструктури (енергетичну, транспортну, ринкову, соціальну, виробничу тощо) та виокремлюють чинники та передумови їх розвитку. Практично відсутні дослідження, в яких аналізуються процеси управління інфраструктурним розвитком як окремим напрямом діяльності Європейської Ради та Європейської Комісії. Фрагментарність розгляду (у межах окремих політик) не дає змоги в повному обсязі оцінити інвестиційні потреби та напрями концентрації зусиль спільноти, визначити тактичні та стратегічні завдання.

Мета статті полягає у визначенні тенденцій та особливостей управління інфраструктурним розвитком ЄС на підставі аналізу нормативно-правових актів спільноти, оцінки трансформацій в транспортному, енергетичному, комунікаційному секторах; визначенні інвестиційних можливостей здійснення інфраструктурних проектів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Проблема інфраструктурного розвитку ЄС була в центрі уваги інституцій об'єднання на протязі всього періоду

його формування та розвитку. Європейська Рада на кожному засіданні (які відбуваються декілька разів у квартал) розглядає питання, які пов'язані з виникаючими проблемами (наприклад, на протязі останніх двох років це проблема міграції), та питання стратегічного розвитку ЄС та відповідності соціально-економічної системи глобальним викликам. Сучасні завдання розвитку інфраструктури розглядаються у поєднанні з питаннями забезпечення зайнятості, зростання та конкурентоспроможності (у межах порядку денного Європейського семестру), клімату та енергетики. Найбільш амбітні інфраструктурні проекти в ЄС реалізуються в транспортному секторі.

Сучасна транспортна політика ЄС передбачає реалізацію двох головних проектів: формування Спільного європейського неба (Single European Sky – SES) та транс'європейської транспортної мережі. Обсяг фінансування проекту SES у 2007–2013 рр. становив 2,1 млрд. євро, на 2014–2020 рр. – 1,6 млрд. [7].

Наземна транспортна інфраструктура ЄС має складатися з двох частин: внутрішньої структури та глобальної. Побудова внутрішньої мережі, яка базується на системі транспортних коридорів, повинна бути завершена до 2030 р. (заплановано реалізацію 45 транскордонних проектів). Завершення формування глобальної транспортної інфраструктури за участю ЄС заплановано на 2050 р.

У листопаді 2013 р. розпочався новий етап реалізації політики єдиного транспортного простору ЄС після прийняття у першому читанні Європейською Радою Угоди щодо реалізації програми «Інструмент об'єднання Європи» (Connecting Europe Facility – CEF), яка продовжує формування єдиної трансєвропейської транспортної мережі (TEN-T) у результаті об'єднання автомобільних і залізничних доріг, аеропортів і каналів, річкових і морських шляхів. Бюджет фонду становить 26,25 млрд. на 2014–2020 рр. [8].

Мережа буде включати дев'ять транспортних коридорів: два – у напрямку «Північ – Південь», три – у напрямку «Схід – Захід», а також чотири діагональних коридори. Головними маршрутами є: 1) Балтійсько-Адріатичний коридор (автомобільний та залізничний транспорт: від польської Верхньої Сілезії через Відень, Братиславу, Альпи і Північну Італію до узбережжя Адріатичного моря); 2) Північноморсько-Балтійський (морський (у т. ч. Середньонімецький канал), автомобільний, залізничний (у т. ч. залізниця Rail Baltica) транспорт: Фінляндія, балтійські країни, Польща, Німеччина, Нідерланди, Бельгія); 3) Середземноморський (автомобільний, залізничний транспорт (у т. ч. високошвидкісна залізниця Ліон – Турін): Піренейський півострів – угорсько-український коридор); 4) Східно-Середземноморський (річковий, автомобільний транспорт: порти Північного, Балтійського, Чорного і Середземного морів); 5) Скандинавсько-Середземноморський (автомобільний, залізничний транспорт: порти скандинавських країн – порти Італії і Мальти); 6) Рейн – Альпи (річковий, автомобільний, залізничний транспорт: порти Роттердама і Антверпена – Генуя); 7) Атлантичний (річковий, автомобільний транспорт: португальські та іспанські атлантичні порти – порти Гавра і Руана); 8) Північне море – Середземне море (річковий, морський транспорт: Ірландія і Великобританія – південь Франції); 9) Рейн – Дунай (річковий, автомобільний транспорт: Страсбург та Франкфурт (через Відень, Братиславу, Будапешт і Бухарест) – узбережжя Чорного моря) [9].

У грудні 2013 р. Рада міністрів транспорту ЄС схвалила нову конфігурацію пріоритетних проектів TEN-T і бюджет на їх реалізацію.

У 2014 р. Європейське агентство трансєвропейських транспортних мереж (TEN-T) було реформовано у Виконавче агентство по інноваціям та мережам (Innovation and Networks Executive Agency – INEA). Нова структура отримала значний обсяг обов'язків щодо формування інфраструктури ЄС, а саме реалізацію програм не тільки в транспортній сфері, а й в енергетиці та телекомунікаціях. Окрім того, агентство має виконувати дослідницькі завдання. Фінансування проектів буде здійснюватися через програму Connecting Europe Facility із бюджетом 30 млрд. на 2014–2020 рр. До структури агентства введено програму «Горизонт-2020» (бюджет – 7 млрд. на 2014–2020 рр.).

Згідно з дослідженням Європейської Комісії, для реалізації всіх необхідних інфраструктурних проектів на території ЄС потрібно приблизно 700 млрд. євро. Саме тому в 2014 р. Європейська Рада схвалила, по-перше, інвестиційний план вкладень в інфраструктурні проекти (із найбільшою часткою в транспортний сектор) вартістю 140 млрд. євро, по-друге, підтримала ініціативу Європейської комісії Shift-2-Rail, згідно з якою головним механізмом оновлення інфраструктури залізничного транспорту є державно-приватне партнерство між ЄС та бізнесом, включаючи проекти з розвитку інтермодальних перевезень.

Другим по значущості інфраструктурним сектором ЄС є енергетика. Починаючи з 2008 р. заходи ЄС в енергетичній сфері нерозривно пов'язані з підтримкою достатнього рівня енергетичної безпеки. У 2011 р. відбувся перший саміт ЄС, цілком присвячений енергетичній політиці, на якому розглядалися питання енергетичної безпеки, регулювання енергетичного ринку, енергетичної інфраструктури, відношень із країнами-партнерами.

Саміт Європейської Ради 2013 р. прийняв концептуальні рішення щодо енергетичної інфраструктури, які націлені на підтримку конкурентоспроможності об'єднання, створення робочих місць, стимулювання економічного зростання. Результатом саміту став комплекс заходів, який включив чотири напрями [10]: 1) формування спільного енергетичного ринку на підставі інституціональної підтримки та вдосконалення мережевої інфраструктури, яка об'єднує національні ринки; 2) стимулювання інвестицій у «нову та умну енергетичну інфраструктуру», у т. ч. формування проектів «спільного інтересу», державна підтримка проектів інфраструктурного характеру; 3) диверсифікація енергетичного постачання; 4) підвищення рівня енергоефективності.

Важливим механізмом управління інфраструктурним розвитком енергетики ЄС необхідно вважати запроваджені з 2013 р. проекти «спільного інтересу». Головною вимогою включення до списків програми та отримання різного роду підтримки є підтвердження значущості як мінімум для двох країн-членів, сприяння інтеграції національних ринків, посилення конкуренції, підвищення безпеки постачання, зниження обсягів викидів парникових газів. Проекти реалізуються на території ЄС, країн Енергетичного співтовариства, Алжиру, Азербайджану, Грузії, Ізраїлю, Туреччини. У 2013 р. до програми увійшли 248 проектів (140 – транспортування електроенергії; біля 100 проектів – у газовій галузі та ін.). Завданням програми є зниження адміністративних витрат, які досягаються за рахунок скорочення обсягів та прискорення процедур ліцензування на національному рівні, та надання фінансової підтримки у вигляді субсидій «Інструменту об'єднання Європи» (до 5,85 млрд. до 2020 р.) та пільгових позик Європейського інвестиційного банку.

Список проектів «спільного інтересу» оновлюється кожні два роки за допомогою регіональних груп, які вибирають ключові проекти з 10-річного плану розвитку мереж (EU network development plan), який також оновлюється кожні два роки.

У листопаді 2015 р. було затверджено новий перелік, який складається з 108 проектів у галузі електроенергетики, 77 – газових, семи – нафтових, а також трьох проектів Smart Grid. У список включені такі проекти, як розширення Південнокавказького трубопроводу, Трансанатолійський трубопровід (TANAP), Трансадриатичний трубопровід (TAP), інтерконектор Греція – Болгарія (IGB), а також Транскаспійський трубопровід. Особливе значення для забезпечення стійкості постачання, на думку експертів Європейської Комісії, мають проекти газопроводу Tesla (протяжність 1300–1400 км від Туреччини через Грецію, Македонію, Сербію, Угорщину до хаба Баумгартен в Австрії) та Eastring (Болгарія – Словаччина) [11].

У 2014 р. Європейська Рада підтримала Європейську стратегію енергобезпеки (EESS), яка була підготовлена Європейською Комісією. Згідно із цим документом, тактичним завданням ЄС у сфері енергетичної інфраструктури є розвиток її транскордонної частини з метою включення всіх країн об'єднання до спільних газо- та електромереж. Стратегічним завданням є побудова конкурентоздатної інфраструктури на підставі використання безпечних та стійких технологій. У зв'язку з виникненням нових викликів, пов'язаних із можливістю дестабілізації постачання газу через газотранспортну систему України, в ЄС був розпочатий процес формування «надзвичайної інфраструктури» в енергетиці, яка має забезпечити швидку диверсифікацію джерел постачання енергії.

Значні досягнення ЄС у просуванні до спільного енергетичного ринку супроводжуються збереженням і навіть накопиченням фундаментальних проблем, серед яких: «закритість» електромереж деяких держав (Кіпр, Естонія, Ірландія, Італія, Литва, Латвія, Польща, Португалія, Румунія, Іспанія, Великобританія, Мальта фактично не мають з'єднань із мережами країн-сусідів); монополізм постачальників газу (Болгарія, Естонія, Фінляндія, Латвія, Литва, Словаччина); високі оптові ціни на енергетичні ресурси (порівняно з США ціни на електроенергію в ЄС вищі на 30%, на 100% – на газ); 94% перевезень залежать від нафтопродуктів, з яких 90% імпортується. Крім того, необхідно враховувати, що інвестиційні потреби галузі оцінюються в 200 млрд. на рік.

Комунікаційний сектор визнається в ЄС третім по значущості напрямом розбудови інфраструктури зростання. Стратегія розвитку цифрової економіки включає реалізацію програми формування інтегрованого електронно-телекомунікаційного ринку, подолання «цифрового розриву» між країнами, впровадження цифрових інновацій у промисловості та сферу послуг. Увага до проривних цифрових технологій пов'язана з усвідомленням їх значущості для підвищення рівня конкурентоспроможності європейської економіки. На засіданні Європейської Ради у жовтні 2013 р. була підкреслена важливість формування нормативно-правового забезпечення процесів реалізації Цифрового порядку денного для Європи, залучення інвестицій у цей сектор, прискорення реалізації проекту «З'єднаний континент», завершення формування єдиного цифрового ринку.

Перелічені вище напрями розвитку інфраструктури (транспорт, енергетика, цифрова економіка) підтримуються окремими програмами та проектами. Однак слід зазначити, що значний внесок у розвиток

інфраструктури ЄС опосередковано роблять програми, які реалізуються в межах інших політик. Фактично всі види діяльності, які пов'язані із здійсненням інноваційної, сільськогосподарської, регіональної, соціальної політик містять елементи, які націлено на формування інфраструктурних елементів розвитку. Подібне поєднання «жорстко» відокремлених програм удосконалення інфраструктури з тими, що направлені на вирішення інших проблем соціально-економічного зростання, забезпечує синергетичний ефект і підтримує потенціал спільного господарства.

Висновки. Таким чином, розвиток інфраструктури ЄС є важливим напрямом регулювання та управління Європейської Ради та Європейської Комісії, які здійснюються в межах спеціальних політик. Головні спільні інфраструктурні проекти ЄС реалізуються в транспортному, енергетичному та комунікаційному секторах, інші спільні політики ЄС обов'язково включають інфраструктурний складник і, таким чином, сприяють накопиченню інфраструктурних переваг. Стратегії інфраструктурного розвитку окремих секторів формуються під впливом зовнішніх та внутрішніх чинників і переглядаються негайно в разі зростання ризиків невиконання інфраструктурою свого базового призначення. Головним механізмом розвитку є поєднання можливостей спільного та національних бюджетів, інвестиційних фондів та використання інструментів державно-приватного партнерства.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Цели в области устойчивого развития. 17 целей преобразования нашего мира [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.un.org/sustainable-development/ru/sustainable-development-goals/>.
2. Плужников К.И. Глобализация производства и распределения международных транспортных услуг : автореф. дис. ... док. экон. наук : спец. 08.00.14 «Мировая экономика» / К.И. Плужников. – Москва, 2005. – 50 с.
3. Кравчук Н.Я. Асиметрії глобального розвитку: логіка поєднання індивідуалізації та уніфікації глобальних перетворень / Н.Я. Кравчук // Сталій розвиток економіки. – 2011. – Вип. 5(8). – С. 129–137.
4. Дорофеева К.М. К вопросу о подходах к определению понятия глобализации и методах ее измерения / К.М. Дорофеева // Вісник Одеського національного університету. – 2014. – Вип. 2. – Т. 19. – С. 91–97.
5. Бойко М., Ерфан Г. Місце і значення України в реалізації транспортної політики ЄС / М. Бойко, Г. Ерфан // Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «Економіка». – 2013. – Спецвип. 33. – Ч. 3. – С. 10–15.
6. Орехова Т.В. Транснаціональні бізнес-мережі: нові реалії формування макрорегіонального економічного середовища / Т.В. Орехова, М.О. Орехов // Проблеми и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУАМ : сб. науч. тр. – Албена – Донецк : ДонНУ, РФ НИСИ в г. Донецке, 2012. – С. 249–257.
7. Европейский Союз: факты и комментарии [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.edc-aes.ru/data/edcaes/content/user>.
8. Connecting Europe Facility [Electronic recourse]. – Access mode : http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_guidelines/projectfunding/cef_en.htm.
9. Corridors [Electronic recourse]. – Access mode : <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/doc/ten-t-country-fiches/ten-t-corridor-map-%202013.pdf%2027>.
10. Южный газовый коридор. Tesla и Eastring – в обновленном списке «Проектов общего интереса» ЕС [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.trend.az/business/energy/2458063.html>.